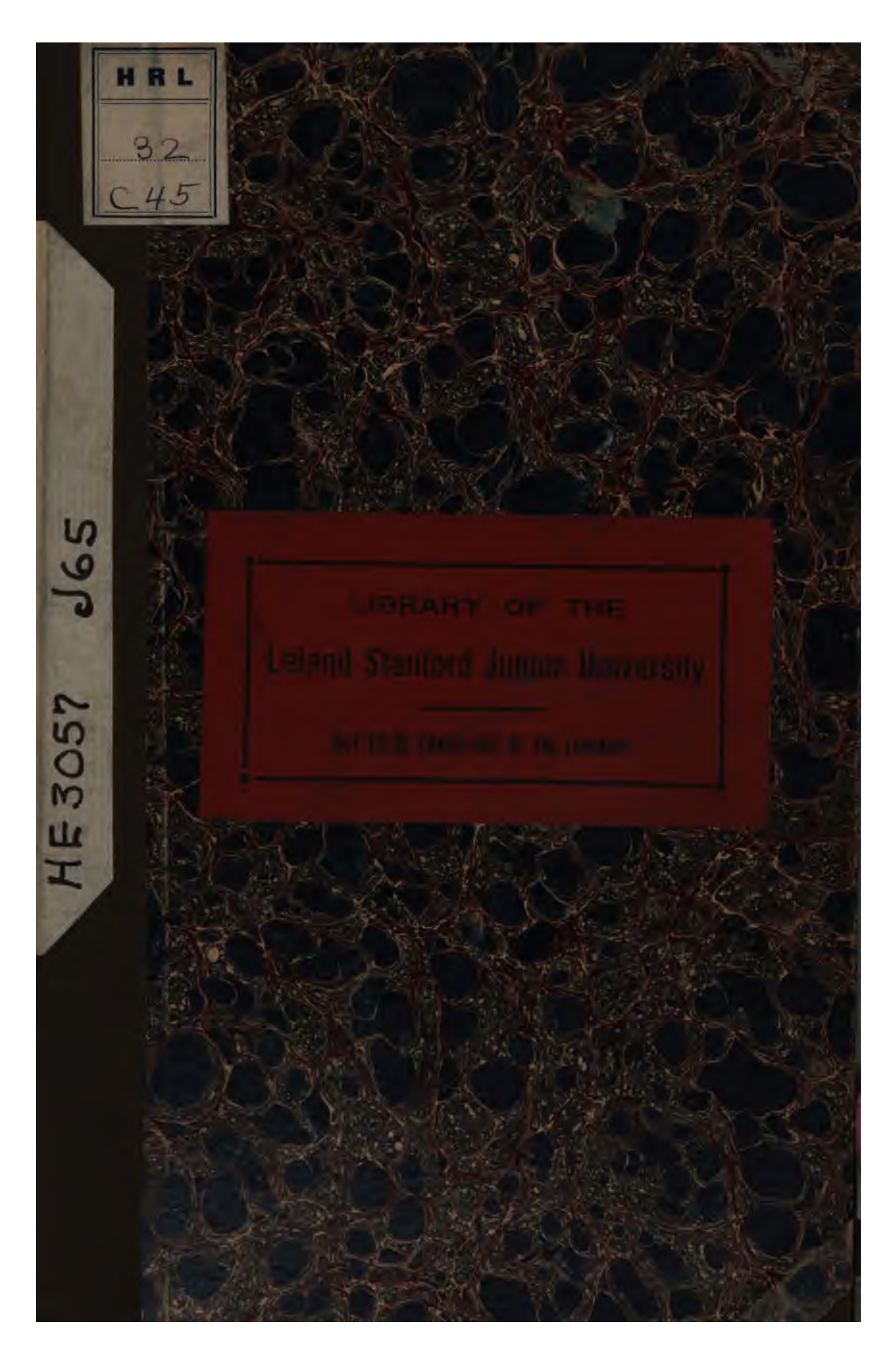

HRL
32
C45
HE3057 J65
LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University



Die Verstaatlichung

der

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ein Beitrag zur Lösung der Rechtsfrage

zwischen

Staat und Nordbahn

von

DR. JULIUS JOHN.

WIEN.
MANZ'SCHE K. K. HOF-VERLAGS- UND UNIV.-BUCHHANDLUNG.
1884.





Wenn man den Inhalt der Privilegiums-Urkunde vom 4. März 1836, womit „dem Wechselhause S. M. v. Rothschild ein ausschliessendes Privilegium zu dem Baue einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia" mit den weiter darin bezeichneten Nebenlinien eingeräumt wurde, mit Eisenbahn-Concessionsurkunden aus späterer Zeit vergleicht, so ergibt sich Folgendes:

Das fragliche Privilegium des Wechselhauses S. M. v. Rothschild (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) ist vor Allem ein Act der kaiserlichen Gnade und juristisch nur ein solcher.

Dem genannten Wechselhause werden mit dieser Urkunde lediglich Rechte eingeräumt, ohne dass der Privilegirte dem Staate gegenüber zu einem Entgelte, zu einer Gegenleistung verpflichtet wäre. Die in den Absätzen 1 bis 12 dieser Privilegiums-Urkunde angeführten „Concessionen und Bedingungen", unter welchen das „ausschliessende Privilegium", um welches das Wechselhaus S. M. v. Rothschild „allerunterthänigst gebeten" hatte, verliehen wurde, sind keineswegs solche, welche den Privilegirten zu einer civilrechtlichen Leistung an den Staat verpflichten; dieselben beziehen sich vielmehr nur auf die Art und Weise der Ausführung des Baues der Bahn, auf die Gewährung des Rechtes der Enteignung von für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücken, auf das Recht der Errichtung von Beamtenwohnungen, Schmiedereien, Wagnereien, Stallungen, Wirthshäusern an der Strasse u. s. w.

Im Absatz 8 der Privilegiums-Urkunde wird die Zusicherung ertheilt, dass von Seite der Staatsverwaltung

während der Dauer des Privilegiums diese Bahn nie anders in Anspruch genommen werden wird, als dass die Unternehmung selbst die zu transportirenden Gegenstände verführe, und derselben dafür die Fracht baar bezahlt werde, wie solche für Privatgüter von ihr bestimmt, oder von Fall zu Fall durch freiwillige Uebereinkunft besonders bedungen wird.

Dem Privilegirten wird das Recht, nicht aber auch die Pflicht eingeräumt, resp. auferlegt, den Bau auszuführen, und die Nichtausführung des Baues der Bahn innerhalb des festgesetzten Zeitraumes hätte lediglich den Verlust des Privilegiums, nicht aber einen anderen vermögensrechtlichen Nachtheil (Cautionsverlust u. s. w.) zur Folge gehabt.

Wie ganz anders lauten Eisenbahn-Concessionsurkunden der späteren Zeit.

Es wird vereinbart, dass nach Ablauf einer vertragsmässig festgesetzten Zeit das „Eigenthum" an der Bahn sammt Bauwerken ohne Entgelt auf den Staat übergehe; die Concessionswerber werden verpflichtet, während der Dauer der Concession bestimmte Leistungen an den Staat unentgeltlich zu machen (Beförderung der Post, Einräumung von Localitäten für den Postverkehr, Gestattung der Staatstelegraphen-Leitung u. dgl.) und den Bau innerhalb einer bestimmten Zeit zu vollenden, bei sonstigem Verfall einer zu leistenden Caution zu Gunsten des Staates.

Die Privilegiums-Urkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sohin nur den Staat, das ertheilte Privilegium während der festgesetzten Zeit aufrecht zu erhalten, die privilegirte Unternehmung zu schützen, damit „sie dieses ihr verliehenen allergnädigsten Privilegiums sich zu erfreuen habe", und Jedermann sich enthalte, „eine dergleichen Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia . . . . . zu errichten".

Ihrer rechtlichen Natur nach enthält diese Urkunde sohin einen einseitig verbindlichen (unentgeltlichen) Vertrag, während die späteren Eisenbahn-Con-

cessionsurkunden als zweiseitig verbindliche Verträge angesehen werden müssen.

Folge: In dem Falle, als über den Sinn und die Bedeutung der in der Privilegiums-Urkunde enthaltenen Bestimmungen irgend welche Zweifel entstehen, haben nach § 915 a. b. G. B. die für unentgeltliche Verträge geltenden Auslegungsregeln zur Anwendung zu kommen, und es ist „im Zweifel", der Vertrag in der dem Promittenten günstigeren Weise zu interpretiren.

Es entsteht nun die Frage, ob die Privilegiums-Urkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine klare, zweifellose Bestimmung darüber enthalte, dass „die Staatsverwaltung" verpflichtet sei, das Privilegium nach Ablauf der fünfzig Privilegal-Jahre zu erneuern, sowie darüber, auf welche Zeit diese Erneuerung des Vertrages stattzufinden habe.

Ich bin der Ansicht, dass die Bestimmungen der Privilegiums-Urkunde in dieser Richtung überhaupt nicht zweifelhaft sind und dass dieselben nach ihrem klaren Wortlaute eine rechtliche Verpflichtung der Staatsverwaltung zur Erneuerung des Privilegiums nicht enthalten.

Der bezügliche Absatz 10 dieser Urkunde lautet:

„Nach Ablauf der fünfzig Privilegial-Jahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobilar-Zugehörungen der dann erloschenen Unternehmungen[1]) als Eigenthümer frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen."

Der Sinn und die Bedeutung des Satzes: „die Staatsverwaltung wird (unter der gesetzten Voraussetzung) keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen", ist gewiss in seiner Rechtswirkung

[1]) Nicht „Unternehmung", wie von anderen Autoren angeführt wurde.

nicht gleichbedeutend mit dem Satze: „die Staatsverwaltung verpflichtet sich, das Privilegium auf weitere fünfzig Jahre (unter der gesetzten Voraussetzung) zu erneuern.“

Nur bei einer solchen stricten Erklärung wäre jeder Versuch einer dem klaren Willen des Promittenten widerstreitenden Auslegung vergeblich. Enthält aber die fragliche Privilegiums-Urkunde eine solche Erklärung nicht, so muss der Wortlaut derselben mindestens als ein zweifelhafter erachtet und die Erklärung selbst in dem dem Staate günstigeren Sinne interpretirt werden: dass die Staatsverwaltung die Erneuerung des Privilegiums einzig und allein ihrem freien Ermessen vorbehalten wollte.

Eine rechtliche Verpflichtung zur Erneuerung des Privilegiums auf weitere fünfzig Jahre enthält diese Erklärung aber auch in dem Falle nicht, wenn man der Privilegiums-Urkunde die Natur eines zweiseitig verbindlichen Vertrages beimessen wollte; denn diese Urkunde enthält erstens selbst keine Bestimmung darüber, für welche Zeit die Erneuerung des Privilegiums erfolgen müsste; ferner enthalten die Worte: „wenn dieselbe als nützlich sich bewährt hätte“, keine Bedingung in der civilrechtlichen Bedeutung des Wortes.

Die Privilegiums-Urkunde sagt nur, dass die Staatsverwaltung sich „zu einer Erneuerung“ des Privilegiums, nicht aber zu einer solchen auf weitere fünfzig Jahre herbeilassen werde.

Der allerhöchste Verleiher des Privilegiums hätte gewiss bestimmt, klar und bündig ausgesprochen, dass das Privilegium auf weitere fünfzig Jahre erneuert werden müsse, wenn dies in seiner Absicht gelegen wäre, und es muss auch nur die Annahme vollständig ausgeschlossen bleiben, dass das Staatsoberhaupt einen bestimmten Willen in einer zweifelhaften, unbestimmten Form erklärt hätte. Die Weisheit des Gesetzgebers musste vielmehr für nothwendig erachten, es dem Ermessen einer spä-

teren „Staatsverwaltung“ anheimzustellen, ob eine Erneuerung des Privilegiums überhaupt und für welche Zeit dieselbe zu gewähren sei. Der Gesetzgeber wollte ohne jeden rechtlichen Grund den Staat doch nicht im Vorhinein auf hundert Jahre von der Gnade des Privilegirten abhängig machen und seine Entschlüsse für eine so lange Zeit an eine Unternehmung ketten, deren Wesen und Bedeutung noch gar nicht erkannt, deren Rückwirkung auf das öffentliche Wohl noch gar nicht vorausgesehen wurde.

Die Erneuerung des Privilegiums könnte nur eine ausdrückliche sein, und setzt zu ihrer Giltigkeit einen Beschluss der gesetzgebenden Gewalten voraus. Bei dem Mangel einer vertragsmässigen Feststellung der Dauer des erneuerten Privilegiums müsste die Bestimmung hierüber nach § 904 a. b. G. B. dem Ermessen des Richters überlassen, oder aber der Staatsverwaltung gesetzlich das Recht vorbehalten bleiben, den erneuerten Vertrag jederzeit zu kündigen.

Hiefür spricht die Analogie der civilrechtlichen Bestimmungen über den Bestandvertrag, zumal das Rechtsverhältniss des Staates zu einer Eisenbahn-Unternehmung analog ist jenem des Obereigenthümers zum Nutzungseigenthümer.

Das in einem Bestand-Vertrage gegebene und angenommene Versprechen, nach Erlöschen des Vertrages in eine Erneuerung desselben zu willigen, stellt sich als ein *pactum de contrahendo* dar, welches den Bestandgeber zur Erneuerung des Vertrages unter den nämlichen Vereinbarungen, unter welchen der frühere Bestandsvertrag geschlossen war, verpflichtet, mit Ausnahme jener über die Dauer der Bestandzeit, bezüglich welcher selbst bei ausdrücklich erneuertem Vertrage der § 1115 a. b. G. B. (unbestimmte Zeit) Anwendung findet, wenn nicht zugleich bei der Erneuerung des Vertrages auch die Zeit, für welche derselbe zu gelten hat, vertragsmässig festgestellt wurde.

Der denkbar günstigste Fall, welcher sich für die Interessenten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus der Privilegiums-Urkunde construiren lässt, wäre daher die Erneuerung des Privilegiums mit dem Rechte des Staates, den Vertrag zu kündigen.

Abgesehen davon, dass in der Privilegiums-Urkunde eine vertragsmässige Verpflichtung des Staates zur Erneuerung des Privilegiums nicht gefunden werden kann, enthält der Satz: „wenn dieselbe als nützlich sich bewährt hätte“ auch keine Bedingung im civilrechtlichen Sinne, über deren Eintritt der Civilrichter zu urtheilen competent wäre.

Wenn die höchste Person des Staates in einem Acte der Verwaltung von der Nützlichkeit einer privilegirten Unternehmung spricht, so kann damit gewiss nicht jener Nutzen gemeint sein, welchen die Unternehmung dem Privilegirten bringt, sondern nur jener, welcher der Gesammtheit, dem öffentlichen Wohle, daraus erwächst; die Voraussetzung, unter welcher eine Erneuerung des Privilegiums in Aussicht gestellt wird, enthält deshalb einen Umstand öffentlich-rechtlicher Natur, worüber dem Civilrichter keine Entscheidung zusteht. [2]) Die Beweisführung darüber, dass die privilegirte Unternehmung als nützlich sich bewährt hätte, erscheint mir (bei nicht erfolgtem Zugeständnisse) im Wege eines Civilprocesses geradezu als unzulässig und unmöglich, weil über eine Frage des

---

[2]) Diese Anschauung entspricht auch dem Geiste der Gesetzgebung jener Zeit, in welcher die Ertheilung des Privilegiums erfolgte. So wurden mit Hofkanzlei-Decret vom 16. Jänner 1836 die von „Weiland Seiner Majestät dem Kaiser Franz I. verliehenen Privilegien bestätigt, insoferne sie nicht mit bestimmten Gesetzen und Einrichtungen im Widerspruche stehen, mit dem weiteren Vorbehalt, dass, wenn gegen solche Privilegien in der Folgezeit entweder von Privaten oder von Behörden Anstände erhoben werden, dieselben in jedem einzelnen Falle der höchsten Behörde zur Entscheidung vorzulegen seien, ob das Privilegium fortdauern kann oder nicht.“

öffentlichen Rechtes nicht in einem Civilprocesse bei dem Mangel anderer Beweismittel durch Sachverständige abgesprochen werden kann. Es handelt sich bei dieser Frage gar nicht „um die Beschaffenheit einer Sache“ (§ 187 a. G. O.), sondern um die Wirkung einer privilegirten Eisenbahnunternehmung auf das öffentliche Wohl, auf das volkswirthschaftliche Leben und Gedeihen des Staates, somit um eine Frage der öffentlichen Verwaltung, um eine eminent politische Angelegenheit und nicht vielleicht um eine solche der Eisenbahntechnik; es kann darüber daher weder von Eisenbahntechnikern, noch von anderen „Kunstverständigen“ ein entscheidendes Votum abgegeben werden, weil es eine Wissenschaft der Politik, der Staatskunst, nicht gibt, und alle Staatskünstler zwar das Beste für das Gemeinwohl anstreben, hiezu jedoch nach ihren verschiedenen Partei-Standpunkten oft ganz verschiedene Mittel anwenden.

Darüber, was dem Staate frommt, dem Gemeinwohl nützlich ist, oder „als nützlich sich bewährt hätte“, steht einzig und allein nur jenen Factoren die Entscheidung zu, welchen die Verwaltung und Leitung des Staates obliegt und welche auch nur allein die rechtliche oder doch moralische Verantwortung für ihre Beschlüsse zu tragen haben. Die Entscheidung über die bewährte Nützlichkeit einer privilegirten Eisenbahnunternehmung könnte daher nur im administrativen Verfahren erfolgen, und man gelangt zu dem Resultate, dass der Staat Richter in eigener Sache wäre.

Die Verpflichtung der Staatsverwaltung zur Erneuerung des Privilegiums vorausgesetzt, müsste die Erfüllung des Versprechens unterbleiben, weil die Leistung des (vermeintlich) Versprochenen aus Gründen des öffentlichen Rechtes unmöglich wäre (§ 878 a. b. G. B.).

Der Staat kann nicht auf sein Hoheitsrecht verzichten und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Freiheit des Tarifes einräumen, welche den Anforderungen

des öffentlichen Wohles widerstreitet; er würde durch die Erneuerung des Privilegiums seinem vollen Inhalte nach (nur von einer solchen kann bei der Erörterung der Rechtsfrage gesprochen werden) die Wahrung des öffentlichen Wohles in die Hände einer Gesellschaft legen, die sich nach den bisherigen Erfahrungen in dieser Richtung durchaus nicht als vertrauenswürdig erwiesen hat.

Wenn der Staat zur Zeit der Verleihung des Privilegiums seine Rechte, aber auch seine Pflichten noch nicht erkannt hatte, welche ihm in Bezug auf das Eisenbahn-Wesen gegenüber der Unternehmung und dem öffentlichen Wohle zustehen, beziehungsweise obliegen, so folgt daraus nicht, dass er auch derzeit auf diese Rechte verzichten, und die Erfüllung der denselben entsprechenden Pflichten der Willkür eines Privaten überlassen könne.

Will man aus der Privilegiums-Urkunde der Kaiser Ferdinands Nordbahn das Recht beimessen, eine Erneuerung des Privilegiums zu verlangen, so müsste ein solches Recht auch den „Abnehmern jener Real- und Mobilarzugehörungen“ zuerkannt werden, wenn dieselben sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten; denn auch diesen wird eventuell die Erneuerung des Privilegiums in Aussicht gestellt; es liegt aber auf der Hand, dass dieselben durch die Ablösung von „Real- und Mobilarzugehörungen“ (was darunter immer verstanden werden mag) nicht auch das Recht erlangt haben, ein Privilegium zum Betriebe der Bahn zu fordern. Diese Urkunde lässt auch die Möglichkeit zu, dass die „Real- und Mobilarzugehörungen“ nicht als ein Ganzes veräussert werden; die Unternehmung kann wegen Ablösung derselben mit mehreren Privaten in Unterhandlung treten, und selbe an verschiedene Personen verkaufen; es wäre sohin nicht ausgeschlossen, dass der Abnehmer einiger Waggons das Recht für sich in Anspruch nimmt, die Erneuerung des Privilegiums zu verlangen.

Sind die bisherigen Erörterungen geeignet, die Grund-

losigkeit der Forderung auf Erneuerung des Privilegiums darzulegen, so ist es andererseits Pflicht der Staatsverwaltung, die Frage nach der bewährten Nützlichkeit mit um so grösserer Objectivität zu beantworten und zu untersuchen, ob aus den gegebenen Umständen für sie nicht wenigstens die moralische Verpflichtung zur Erneuerung des Privilegiums (unter entsprechender Modification desselben) resultire; denn auch ein nicht erzwingbares Recht bleibt Recht, und der Staat müsste der Unternehmung Gerechtigkeit widerfahren lassen, wenn er sich auch nur moralisch für verpflichtet erachten sollte, das Privilegium zu erneuern.

In dieser Richtung theile ich die Anschauung nicht — wie selbe von hochachtbarer Seite ausgesprochen wurde — dass das erste Requisit der bewährten Nützlichkeit „doch wohl die Bestätigung über die Vortrefflichkeit der gewählten Trace sein dürfte".

Die Frage nach der bewährten Nützlichkeit einer privilegirten Eisenbahn-Unternehmung (nicht einer Eisenbahn-Trace) erledigt sich gewiss nicht mit der Antwort, dass die Eisenbahnlinie vortrefflich tracirt sei, weil selbst die besttracirte Bahn der Entwickelung des volkswirthschaftlichen Lebens und Gedeihens eines Staates oder eines Landes, welches sie durchzieht, sogar nachtheilig werden kann, wenn einerseits die Erbauung einer den Forderungen und Bedürfnissen der Zeit entsprechenden Bahn in Folge bestehenden Privilegiums unmöglich ist, andererseits die intensivere Benützung der privilegirten Bahn durch übermässige Tarife erschwert, der Preis der transportirten Güter hiedurch allzusehr vertheuert, der Verkauf von zur Befriedigung der nothwendigsten Bedürfnisse des Lebens erforderlichen Güter monopolisirt, sohin ein mächtigeres Pulsiren des volkswirthschaftlichen Lebens unterdrückt und die privilegirte Unternehmung selbst zum Hindernisse des freien Verkehrs wird, dem sie zu dienen berufen ist. Kann von

einer moralischen Verpflichtung des Staates zur Erneuerung des Privilegiums, von einer Hinweisung auf das *„semper bonum et aequum“* auch nur die Rede sein, wenn das mit dem Privilegium gewährte *summum jus* in der Weise benützt wird, dass der Gebrauch des Rechtes, ohne dass es die Privat-Interessen der Unternehmung erfordern, als *summa injuria* gegenüber dem öffentlichen Wohle, und gegenüber dem allerhöchsten Verleiher des Privilegiums sich darstellt, welcher die öffentlichen Interessen gewiss nicht weniger zu schützen hat, als die eines Privaten?

Es muss als eine Schädigung des öffentlichen Wohles bezeichnet werden, wenn eine Eisenbahnunternehmung, welche vom Staate die weitgehendsten Begünstigungen geniesst, die Herabsetzung der Tarife anderer Bahnen durch Inscenirung von Cartellen verhindert, die Möglichkeit der Preisregulirung durch freie Concurrenz ausschliesst, indem sie nur einzelnen Personen Tarifbegünstigungen gewährt, und dadurch selbst wieder ein Privilegium zur beliebigen Feststellung der Höhe eines Waarenpreises schafft. Gerade der Umstand, dass nur bestimmten Personen Tarifermässigungen auf Jahre hinaus gewährt wurden, beweist, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Lage war, den Forderungen der Zeit nach billigeren Tarifen zu entsprechen, dass dieselbe jedoch gar nicht beabsichtigte, die Härte des Privilegiums im öffentlichen Interesse zu mildern, sondern es als *„bonum et aequum“* erachtete, das ihr „allergnädigst“ verliehene Privilegium nicht nur in ihrem Privat-Interesse bis zum Aeussersten auszunützen, sondern auch von begünstigten Privaten zum weiteren Nachtheile des öffentlichen Wohles ausbeuten zu lassen.

Man erinnert sich hiebei unwillkürlich jener Bestimmung des Civilgesetzes, welches die Revocirung einer Schenkung „wegen groben Undankes“ gestattet.

Die hohen Tarife der österreichischen Eisenbahnen haben zumeist in dem Beispiele der Kaiser Ferdinands-

Nordbahn ihren Grund und die Staatsverwaltung wird niemals im Stande sein, einen wirksamen Einfluss auf das Tarifwesen zu nehmen, so lange es eine Unternehmung gibt, die sich selbst an kein Gesetz bindet, die jedoch sofort auf die Heiligkeit des Gesetzes sich beruft, wenn der Staat Eisenbahnconcessionen ertheilt, die in irgend einer Weise das Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn tangiren.[3])

Ob das Gebahren der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein kluges war, ob sie sich dadurch der allerhöchsten Gnade auch fernerhin als würdig bewiesen habe, dass sie für das allgemeine Beste kein fühlend Herz hatte und ob der Staat bei Erwägung dieser Umstände sich für moralisch verpflichtet erachten sollte, das Privilegium zu erneuern, wird das Ende der obschwebenden Frage ergeben. Jedenfalls lag es im Interesse der Nordbahn, im Hinblicke auf die in Aussicht gestellte Erneuerung des Privilegiums diese Angelegenheit im Vorhinein in friedlichere Bahnen zu lenken und nicht wie Shylok mit einem gewissen Uebermuth auf ihren „Schein" zu pochen, der in Wirklichkeit, insoweit er die Erneuerung des Privilegiums betrifft, nur als ein blosser Schein sich darstellt, dem jeder rechtliche Inhalt mangelt.

Man hat zur Entschuldigung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angeführt, dass sie nur innerhalb des Rahmens ihres Rechtes gehandelt habe, wenn sie dasselbe nach Möglichkeit zur Erzielung einer hohen Dividende ausnützte; allein dem Rechte sind auch durch die Moral gewisse Schranken gezogen, und man könnte nicht von einer moralischen Verpflichtung des Staates zur Erneuerung des Privilegiums sprechen, wenn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

---

[3]) Siehe den Process der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen Concessionirung der Linie Brünn-Wien der Staatseisenbahn-Gesellschaft, der zu Ungunsten der Nordbahn entschieden wurde; ferner die beim Wiener Handelsgerichte überreichte Klage der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Z. 6509 ai 1850, wegen Zahlung der Gebühren für Beförderung der Postsendungen und der Beamten und Diener der Fahrpost.

selbst bei dem Gebrauche ihres **Rechtes** die Moral abhanden gekommen wäre.[4])

Es ist als ein Verdienst der Unternehmung hervorgehoben und zur Begründung der Verpflichtung des Staats zur Erneuerung des Privilegiums angeführt worden, dass die Unternehmer der Bahn „als die Pionniere“ des österreichischen Eisenbahnwesens angesehen werden müssen, indem sie ein grosses Capital an ein Unternehmen wagten, dessen Rentabilität man in Zweifel ziehen musste, und dass deren energisches und kluges Vorgehen in hervorragender Weise zur Blüthe des Eisenbahnwesens in Oesterreich beigetragen habe.

Ohne jede Absicht, das Verdienst der Unternehmer schmälern zu wollen, ist es bei Erörterung der Rechtsfrage doch nothwendig, darüber zu sprechen.

Es scheint mir, dass die Thatsachen gegen dieses Verdienst zeugen und dass das Vorgehen der Unternehmer in dieser Richtung nicht als ein energisches, wohl aber als ein kluges und schlaues bezeichnet werden darf.

Dem Privilegiumswerber waren die bis zum Jahre 1836 in England auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gemachten Erfahrungen gewiss nicht fremd und wer den Flügelschlag der Zeit mit hellem Blick zu beobachten verstand, musste erkennen, dass der Versuch der Erbauung eines solchen

---

[4]) Dorn, „Aufgaben der Eisenbahnen“: Berlin 1874. „Der Preis der Eisenbahntransporte hat eine Stellung erreicht, deren nützlichem oder schädlichem Einfluss sich kaum irgend ein Gebiet der menschlichen Thätigkeit entziehen kann.“

Trommer, Krit. Beiträge in Hirth's Annalen 1875: „Die Ausbeutung des Kapitales hat ihre Grenzen in der kaufmännischen Berechnung der Ausbeutung . . . . Es muss die Aufgabe jeder Betriebsleitung (einer Eisenbahn) sein, das Anlagekapital möglichst gut zu verwerthen durch Gewinn einer reichlichen, nicht aber einer Wucher-Dividende... Es entsteht der Wunsch im Rechtsstaate, sich nicht eine das Gesammtinteresse beeinflussende Geldmacht entwickeln zu sehen.“

neuen Transportwunders in früherer oder späterer Zeit auch in Oesterreich werde unternommen werden; was lag näher, als die Verleihung eines Privilegiums anzustreben, welches ohne Vorauslagen und ohne Risico das ausschliessende Recht zur Ausführung eines solchen Unternehmens von der Metropole des Reiches nach einer bestimmten Richtung auf viele Jahre hinaus sicherte.

Es lag kaum in der Absicht der privilegirten Unternehmung, ungezählte Millionen in die Schanze zu schlagen, um dem Staate Gelegenheit zu geben, über das Eisenbahnwesen praktische Studien zu machen.

Das Privilegium war an die Bedingung geknüpft, dass binnen der ersten zwei Jahre wenigstens Eine (!) Meile der Bahn erbaut werde, widrigens dasselbe als erloschen anzusehen ist. Für eine so kurze Strecke wurden wohl keine Millionen benöthigt, zumal es der Unternehmung freigestellt war, „die Transportgüter mit Pferde- oder Dampfkraft zu verführen", sohin nebst der Erbauung einer Bahnstrecke von Einer Meile allenfalls ein Paar Pferde und ein Wagen genügt hätten, um der gestellten Bedingung zu entsprechen. Für ein so unbedeutendes Risico sich ein so wichtiges Privilegium auf zehn Jahre zu sichern, war gewiss recht klug. Zur Vollendung der ganzen Strecke wurde vorsichtsweise die Feststellung eines Zeitraumes von zehn Jahren erwirkt, ohne sich auch nur zu einer alljährlichen Minimalleistung zu verpflichten.

Man hatte es thatsächlich mit der Ausführung des Baues auch gar nicht so eilig und es mag sich Jedermann sein Urtheil über die Energie der Unternehmung selbst bilden, indem er das Hofdecret vom 9. März 1844, Z. 7680—740, in Betracht zieht, mit welchem der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über deren Ersuchen die Frist zur Ausführung des Baues bis zum 4. März **1856** verlängert wurde.

Es zeigt von wenig Energie der Unternehmung, wenn sie zwei Jahre vor Ablauf der zehnjährigen Bauzeit um eine

zehnjährige Fristverlängerung ansucht, obgleich die Cession des Privilegiums vom 4. März 1836 schon unterm 19. Mai 1836 vollzogen war, die Gesellschaft sich bereits am 25. April 1836 constituirt hatte und deren Statuten unterm 4. November 1836 genehmigt worden waren.

Die Rentabilität des Unternehmens konnte man nicht in Zweifel gezogen haben, denn es wäre sonst nicht möglich gewesen, Capitalisten so rasch für die Gründung einer Actiengesellschaft zu interessiren; andererseits hätte es der Besitzer des Privilegiums gewiss verschmäht, für die Cedirung eines ganz fragwürdigen Rechtes eine Cessions-Valuta anzunehmen und mit derselben selbst in dem Falle an dem Fonde der Unternehmung zu participiren, wenn dieselbe früher oder später als eine verfehlte sich erweisen sollte. [5])

Bereits unterm 2. Jänner 1838 erwarb Freiherr v. Sina die Bewilligung zum Baue einer Eisenbahn von Wien nach Raab, deren rasche Ausführung nur in Folge der von dem ungarischen Landtage dagegen erhobenen Schwierigkeiten verzögert wurde. Es ist nicht anzunehmen, dass das Beispiel und der Erfolg der Kaiser Ferdinands - Nordbahn zur Erwerbung dieser Baubewilligung angeeifert habe, denn bis zu dieser Zeit hatte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erst die Strecke Floridsdorf-Wagram (!) gebaut[6]); es musste die Ueberzeugung daher bereits aus anderen (in England gemachten Erfahrungen) feststehen, dass die Erbauung einer Eisenbahn ein rentables Unternehmen sei.

Wenn die Leitung der Unternehmung nichtsdestoweniger

---

[5]) Die Statuten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn führen an: § 17. „Nachdem 14.000 Actien gegen Einlage von 1000 fl. Conv.-M. für jede, und 100 Actien zufolge Beschlusses der General-Versammlung vom 25. April 1836 unentgeltlich ausgefertigt wurden, so besteht die Gesellschaft aus 14.100 gleichen Antheilen an dem Fonde und an dem Erträgnisse der Unternehmung.“ § 47. „Der Cedent S. M. Freiherr v. Rothschild ist vertragsmässig fortwährend Mitglied der Direction ...“

[6]) Bis zum Jahre 1840 war erst die Strecke Wien-Brünn (140 Kilometer) fertiggestellt.

schrittweise vorging, aus kleinen Anfängen ihre eigenen Erfahrungen sammelte und den Bau nur langsam zu Ende führte, so mag ihr dafür die Anerkennung gezollt werden, dass sie das ihr anvertraute Capital der Actionäre mit kaufmännischer Vorsicht verwendete; es ist aber andererseits der Schluss gerechtfertigt, dass es der Unternehmung ferne lag, ihr Capital gewissermassen dem öffentlichen Wohle aufzuopfern und sich aus Patriotismus in ein waghalsiges Unternehmen zu stürzen.

Bei diesem Sachverhalte lässt sich wohl kaum behaupten, dass das Eisenbahnwesen in Oesterreich ohne das Beispiel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht seine heutige Blüthe erlangt hätte. Einen Antheil an diesem Ruhme hat die Staatsverwaltung Alt-Oesterreichs denn doch, wenn erwogen wird, dass unterm 19. December 1841 die allerhöchste Entschliessung erfolgte, mit welcher die Anlegung von Eisenbahnen auf Staatskosten angeordnet wurde [7]), und dass von der Gesammt-Eisenbahnlänge von 1357 Kilometern des Betriebsjahres 1850 blos 524 Kilometer Privatbahnen und **833** Kilometer Staatsbahnen waren.

Wenn es aber der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als ein Verdienst anzurechnen ist, dass sie die erste Eisenbahn-Unternehmung in Oesterreich war, so hat sie hiefür in der Nachsicht des Staates mit dem Tarifwesen dieser Bahn den reichlichsten Lohn gefunden und die Gesammtheit hat diesem Verdienste ihren Tribut in Millionen bezahlt.

Es ist gewiss ganz richtig, dass man, um die Privilegiums-Urkunde zu verstehen, nothwendig habe, selbe mit den Augen derjenigen zu lesen, welche zur damaligen Zeit (1836) gelebt haben; dabei kommt man aber zu dem Resultate, dass die Staatsverwaltung gar nicht die Absicht haben konnte, gewisse Rechte des Staates aufzugeben, einfach deshalb, weil sie dieselben noch gar nicht kannte, und

[7]) Der Betrieb auf der Staatsbahn-Strecke Olmütz-Böhm. Trübau-Prag wurde schon am 1. September 1845 eröffnet.

darüber, was wir heute den Inhalt des Eisenbahnrechtes nennen, noch gar keine Anschauung hatte.

Man wusste noch nicht, dass eine Eisenbahn eine organische Bedingung des Lebens eines Culturstaates sei, aus welchem das Eisenbahnrecht erst seinen Inhalt zu empfangen hatte. Nach der bisherigen Entwicklung dieses Rechtes würde die Erneuerung des Privilegiums (seinem vollen Inhalte nach) nichts weniger bedeuten, als die fortdauernde Expropriation eines Hoheitsrechtes des Staates zu Gunsten einer Privat-Unternehmung, als der fortgesetzte Kampf der öffentlichen Interessen gegen das der Unternehmung, wobei nach den gemachten Erfahrungen die Hoffnung auf den Sieg der ersteren im Voraus ausgeschlossen bleiben müsste.

Die Anschauungen der Zeit und der Inhalt der Privilegiums-Urkunde sprechen aber auch dafür, dass der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nur ein Verkehrs-, richtiger Strassen-Monopol, nicht aber ein Betriebs- und Tarif-Monopol rechtlich zukomme. Nach den Anschauungen der Zeit war eine Eisenbahn nichts anderes, als eine öffentliche Strasse, welche wie jedes andere öffentliche Gut „Jedermann zum Gebrauche verstattet wird" (§ 287 a. b. G. B.), wobei es für die Beurtheilung der rechtlichen Natur der Sache ganz nebensächlich ist, ob dieser Gebrauch mit oder ohne Entgelt gemacht werden darf.

Die Urkunde selbst spricht von der Ausführung der Bahn nach den für öffentliche Strassen bestehenden Gesetzen, von der Anlegung von Stallungen, Wagnereien, Schmiedereien, von der Errichtung von Wirthshäusern an der Bahn, von einzelnen (auf der Bahn) betretenen Fuhrwerken, von der Zahlung der Weg- und Brückenmauth u. dgl., und sie enthält endlich nach ihrem klaren Wortlaute nur ein „ausschliessendes Privilegium zu dem Baue," nicht aber auch ein solches zu dem Betriebe der Bahn. Das Recht zum Gütertransport wird (laut Ein-

leitung der Privilegiums-Urkunde „mit folgenden Concessionen") nicht als ausschliessendes Privilegium bezeichnet und der Absatz 7 dieser Urkunde enthält nur die „Berechtigung", jedoch nicht die ausschliessende Berechtigung, „auf dieser Bahn sowohl Personen als alle Arten Güter und Waaren, jedoch unbeschadet dem Postregale, zu verführen, auch diese Befugniss an andere zu überlassen". [8]) Es wäre rechtlich nicht zulässig, diese Bestimmung extensiv zu interpretiren, und eine „Berechtigung" als „ausschliessende Berechtigung" zu deuten.

Wenn im Absatz 8 dieser Urkunde ferner erklärt wird, dass von Seite der Staatsverwaltung diese Bahn nie anders in Anspruch genommen werden wird, „als dass die Unternehmung selbst die zu transportirenden Güter verführe", so setzt diese Bestimmung die Möglichkeit voraus, dass neben der Eisenbahn-Unternehmung auch noch andere Personen oder Transportgesellschaften auf dieser Bahn Güter verfrachten können; es wäre sonst ganz unerklärlich, warum das Recht der Verfrachtung der staatlichen Güter ausdrücklich der Unternehmung selbst vorbehalten worden wäre, da sich dies doch ganz von selbst verstände, wenn sie die zum Gütertransport „ausschliessend Berechtigte" ist.

Insbesondere kann das „ausschliessende Recht" der Transport- und Tarif-Freiheit nicht darin gefunden werden, dass der Transport der staatlichen Güter nach der „von der Unternehmung selbst zu bestimmenden Fracht für Privatgüter" zu erfolgen habe; vielmehr

[8]) Das Hofdecret vom 18. Mai 1836 bewilligte über das Gesuch der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn um Ausdehnung ihres Befugnisses auf die Beförderung von Personen" der Eisenbahnunternehmung „auch den Personentransport, jedoch nur unbeschadet dem Postregale, in Bezug auf welches die Eisenbahn-Unternehmung sich im geeigneten Wege in die Ordnung zu setzen und nach Umständen abzufinden haben wird". Inwieweit eine solche Abfindung seither erfolgte, ist nicht bekannt.

deutet diese Norm darauf hin, dass der Staat die Fracht nach dem Tarife der Unternehmung selbst dann zu bezahlen habe, wenn andere Transporteure, welche die Schienenstrasse benützen, für den Transport der Güter billigere Frachtsätze stellen sollten.

Es ist nämlich nicht unbedingt nothwendig, dass eine Eisenbahn alle bei dem Transporte der Güter in Betracht kommenden Functionen in sich vereinige; der Besitz der Schienenstrasse, der Fahrzeuge, der Zugkraft, die Functionen des Frachtführers, Verladers, Spediteurs, können verschiedenen Personen zustehen [9], und das preussische Eisenbahngesetz vom Jahre 1838 dachte an die Möglichkeit einer Trennung aller dieser Functionen, indem es sich ausdrücklich vorbehielt, Transportgesellschaften zu concessioniren, welche neben dem Seitens der Eisenbahngesellschaft geführten Betriebe einen selbständigen Betrieb mit eigenen Locomotiven und Wagen gegen Entrichtung eines Bahngeldes (das seinem Wesen nach nichts anderes als eine Mauthgebühr ist), unternehmen.[10])

Wenn in der Folge diese Trennung nicht praktisch geworden ist, so beweist sie doch klar die Anschauung der Zeit über das Wesen einer Eisenbahn, welche gewiss auch der Privilegiums-Urkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Grunde liegt.

---

[9]) Schon die Concession der ersten Eisenbahn Englands (Liverpool-Manchester) bestimmt, „dass alle Personen volle Freiheit haben sollen, alle Strassen der Eisenbahn-Gesellschaft mit Maschinen und Wagen zu benützen zum Zwecke der Beförderung von Passagieren, Waaren und Vieh."

[10]) Siehe hierüber Michaelis in Faucher's Vierteljahrsschrift Bd. II, XIII. Dorn a. a. O.: „Man wird die Eisenbahn als öffentliche Strassen betrachten, deren Benützung Jedermann, der die geeigneten Mittel dazu hat, erlaubt sein wird."

In dem letzten Jahrzehnte wurde die Frage der Trennung dieser Functionen in der Fachliteratur und auf Eisenbahn-Congressen wieder angeregt, und „nicht Concurrenzlinien, sondern Concurrenz auf der Linie" empfohlen.

In der freien Concurrenz mehrerer Transportgesellschaften hätte aber der Tarif seine Regelung von selbst gefunden.

Die Tarif-Freiheit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat daher zunächst nicht in der Privilegiums-Urkunde, sondern darin ihren Grund, dass aus der ausschliessend priviligirten Unternehmung „zum Baue" einer Eisenbahn sich eine concurrenzlose Transport-Unternehmung entwickelte, indem (zunächst wohl nur aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs) der selbständige Betrieb mehrerer Transportgesellschaften neben jenem der Eisenbahnunternehmung sich als unausführbar darstellte, andererseits die Vereinigung aller Functionen des Transportgeschäftes einen grösseren Gewinn erwarten liess.

Wenn bei dem Mangel einer klaren Stipulation über die Tarif-Frage in den der Privilegiums-Urkunde nachfolgenden Acten und Verträgen die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn factisch ausgeübte Tarif-Freiheit nicht beschränkt wurde, so hat der Staat hiedurch bewiesen, dass er in subtilen Rechtsfragen über jede Verletzung eines, wenn auch höchst zweifelhaften Rechtes erhaben ist.

Bei der Besprechung der Rechtsfrage ist noch ein Umstand von Bedeutung.

Wenn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Recht zusteht, die Erneuerung des Privilegiums zu verlangen, so darf überhaupt nur von einem solchen, mit allen darin gewährten Befugnissen, und nicht von einer Eisenbahn-Concession gesprochen werden, welche zwar im Vergleichswege einem Vertrage zu Grunde gelegt werden kann, die aber von dem Privilegium sich wesentlich unterscheidet.

Die Erneuerung des Privilegiums aber ist nur durch ein Gesetz möglich. Verweigern die gesetzgebenden Factoren hiezu ihre Zustimmung, und würde, wie in der General-Versammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 25. Juni 1884 verlautete, die Bahn ihre vermeintlichen Rechte

vor dem ordentlichen Richter geltend machen, so würde der sonderbare Fall eintreten, dass der Civilrichter in Oesterreich dazu berufen wird, eine constitutionelle Staatsverwaltung zu zwingen, (nicht einen bereits abgeschlossenen Vertrag einzuhalten, sondern) eine Begünstigung zu gewähren und ein Gesetz zu erlassen, welches der absolute Monarch im Jahre 1836 in Aussicht gestellt hat.

Man geht, und wie es scheint, ganz wohl berechnend, zu weit, wenn man den Absatz 10 der Privilegiums-Urkunde als einen „Auftrag" oder als ein „Kaiser-Wort" bezeichnet. Dieser Absatz enthält nichts mehr als einen Wunsch des allerhöchsten Verleihers des Privilegiums an eine spätere Staatsverwaltung, das Privilegium zu erneuern, wenn dies mit den bestehenden Gesetzen, und mit dem Wohle des Staates vereinbar ist; die Annahme, dass die Staatsverwaltung diese Umstände unberücksichtigt lassen solle, ist geradezu undiscutirbar.

Gelangt man nach der bisherigen Darstellung zu dem Resultate, dass die Staatsverwaltung weder rechtlich noch moralisch verpflichtet sei, das Privilegium zu erneuern, so entsteht die weitere Frage:

Wer ist Eigenthümer des Bahnkörpers?

Diese Frage müsste auch dann (in späterer Zeit) zur Entscheidung gebracht werden, wenn man ohne jede weitere Stipulation das Privilegium einfach erneuern würde; in diesem Falle bliebe nämlich immer noch die Frage offen, ob und welche Rechte dem Staate auf die Bahn nach Ablauf des erneuerten Privilegiums zustehen, denn die Erneuerung des Privilegiums wäre nur eine Massregel über die Art und Weise der ferneren Verwaltung eines öffentlichen Gutes, nicht aber die Lösung der Eigenthumsfrage selbst; ja selbst in dem Falle eines beabsichtigten Vergleichsabschlusses ist es nothwendig, diese Frage zu besprechen, weil sie die Basis jedes Vergleiches ist.

Gelangt nämlich der Staat zu der Anschauung, dass er Eigenthümer der Bahn sei, so könnte er die weitere Benützung derselben für bestimmte oder unbestimmte Zeit nicht unentgeltlich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn concediren; ist er dagegen der Ansicht, dass die Unternehmung Eigenthümerin des Bahnkörpers sei, so wäre dessen Capitalswerth festzustellen und bei dem Abschlusse eines Vergleiches darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Amortisation dieses Capitals zu erfolgen habe, wenn der Staat nach Ablauf der weiteren (vergleichsweisen) Concessionsdauer das Eigenthum an dem Bahnkörper ohne Entgelt beanspruchen will.

Je nach der grösseren oder geringeren Zweifelhaftigkeit dieser rechtlichen Momente wäre bei dem Abschlusse eines Vergleiches ein beiderseitiges Nachgeben zu erwarten (§ 1380 a. b. G. B.).

Ohne die von ausgezeichneten Juristen für und wider das Eigenthumsrecht des Staates auf die Schienenstrasse vorgeführten Momente zu wiederholen, glaube ich Folgendes hervorheben zu sollen:

Es war entschieden ein Fehler der Eisenbahnrechtsbildung, das Wesen einer Eisenbahn mit dem Begriffe des Privateigenthumes in seinem vollen Umfange zu verknüpfen und schliesslich diesem „Eigenthum" mit der Anlegung der Eisenbahnbücher auch einen tabularrechtlichen Ausdruck zu verleihen.

Es ist *de jure* unrichtig, dass eine Eisenbahn, „die dem öffentlichen Verkehre zu dienen hat, und zu deren Herstellung das Expropriationsrecht zugestanden ist" (Ges. vom 19. Mai 1874 § 1), ein „Eigenthum" der Unternehmung und durch die in den Concessionsurkunden begründeten Rechte des Staates (Einlösungs- und Heimfallsrecht) „beschränkt" sei. Aus dem Wesen der Expropriation ergibt sich das Gegentheil, nämlich, dass die dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn ein

Eigenthum des Staates ist, welches durch das der Unternehmung gewährte Nutzungsrecht für bestimmte Zeit beschränkt wird, und dass das Recht des Staates, nach Ablauf einer gewissen Zeit „die concessionirte Bahn jederzeit einzulösen“, nichts anderes ist, als das Recht, diese Beschränkung selbst wieder aufzuheben, und durch Leistung des Aequivalentes in Geld sein Eigenthum zu entlasten.

Das Rechtsverhältniss des Staates zu den Eisenbahn-Unternehmungen entspricht jenem des Obereigenthümers zum Nutzungseigenthümer, und die Eisenbahn-Concessionsurkunden selbst bezeichnen das Recht des Staates auf die Bahn als „Heimfallsrecht“, das civilrechtlich ein Ausfluss des Obereigenthums ist, und eintritt, wenn die Beschränkung des Eigenthums, nicht aber wenn das Eigenthumsrecht selbst aufhört.

Es darf daher das Eigenthumsrecht der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf den Bahnkörper nicht präsumirt werden deshalb, weil die Concessionsurkunden der späteren Zeit das den Concessionären auf die Bahn zustehende Recht als „Eigenthum“ bezeichnen, welches nach Ablauf einer bestimmten Zeit dem Staate „anheimfällt“; denn dieser Auffassung liegt mehr die Absicht der Förderung des Eisenbahncredits (Eisenbahnbücher) zu Grunde, als sie dem Wesen der Sache selbst entspricht. Die Folge der Verwechslung der Begriffe wird erst zu Tage treten, wenn mit dem Ablaufe der Concessionsdauer einer Bahn das Eigenthumsrecht des Staates im Eisenbahnbuche zur Einverleibung gelangen soll, worauf näher einzugehen hier nicht der Ort ist.

Der § 8 des Eisb.-Conc.-Ges. selbst bestimmt, dass das Eigenthum an der Eisenbahn durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat übergehe; die Erwerbung dieses Eigenthums könnte aber doch nur eine derivative sein, wenn die Unternehmung Eigenthümerin der Bahn wäre.

Die Privilegiums-Urkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthält nicht, dass die Schienenstrasse „Eigenthum der Unternehmung“ sei; sie enthält zwar auch nicht, dass das Eigenthum hierauf dem Staate zustehe, allein sie braucht eine diesbezügliche Bestimmung nicht zu enthalten, weil sich das Recht des Staates auf eine öffentliche Verkehrsstrasse aus dem Wesen der Enteignung von selbst ergibt.

In der Privilegiums-Urkunde wird der Unternehmung das Recht zur Expropriation von „in die Bahnlinie“ fallenden Grundstücken und Gebäuden eingeräumt.

Die Expropriation ist eine Institution des öffentlichen Rechtes; dem öffentlich-rechtlichen Befugnisse des Enteigners entspricht die öffentlich-rechtliche Pflicht, die enteignete Sache auch dem allgemeinen Besten zuzuwenden.

Es ist deshalb nicht zulässig, dass eine Sache, die durch einen Act der Verwaltung, durch einen Ausspruch der Staatsgewalt der Eigenschaft eines Privatgutes entkleidet und dazu bestimmt wird, dem allgemeinen Besten zu dienen, durch denselben Act wieder Privat-Eigenthum wird, oder dadurch wieder aufhören sollte, öffentliches Gut zu sein, weil eine auf Gewinn berechnete Unternehmung, welche gegen Einräumung eines Nutzungsrechtes die Kosten der Schadloshaltung der Enteigneten bestritt, wegen Ablaufes ihres Privilegiums nicht mehr berechtigt ist, aus der Bewirthschaftung des öffentlichen Gutes einen Nutzen zu ziehen und sich die Benützung der Schienenstrasse bezahlen zu lassen. War die Berechtigung der Unternehmung zur finanziellen Ausnützung, oder das allgemeine Beste, war das Privat- oder das öffentliche Interesse der rechtliche Grund, dritten Personen Grund und Boden zu entziehen, um darauf einen öffentlichen Verkehrsweg zu bauen?

Das a. b. G. B. hält die Begriffe: Privat- und öffent-

liches Gut strenge auseinander und ein Reale, das durch die Expropriation aufhört, Privateigenthum zu sein, kann durch denselben Act nicht zugleich Privateigenthum eines Dritten werden.

Den Actionären der Kaiser Ferdinands-Nordbahn steht aus diesem Grunde auf den Bahnkörper ebensowenig ein Eigenthumsrecht zu, als dem Erbauer einer Verkehrsstrasse auf die letztere, welchem das Recht eingeräumt wurde, während einer bestimmten Zeitdauer Mauthgelder für die Benützung der Strasse einzuheben.

Der Absatz 10 der Privilegiums-Urkunde berechtigt den Unternehmer „mit den Real- und Mobiliarzugehörungen der dann erloschenen Unternehmungen als Eigenthümer frei zu schalten", dieselben an Private zu verkaufen, und die Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn behaupten, dass unter die „Realzugehörungen" auch der Bahnkörper, die Fahrstrasse, zu subsumiren sei.

Es wäre vor Allem eine starke Zumuthung an einen „Privaten", dass er früher einen Bahnkörper „ablösen" und dann erst bei der Staatsverwaltung um das Recht des Betriebes sich bewerben sollte; die Verweigerung dieses Rechtes würde sein Eigenthum werthlos machen; andererseits wäre es der Würde eines Staates nicht entsprechend, wann derselbe einer Unternehmung das Recht der Expropriation einräumte und derselben zugleich gestattete, nach Ablauf einer bestimmten Zeit mit den expropriirten Grundstücken „frei zu schalten", d. i. dieselben an beliebige Privaten zu veräussern „mit der Substanz und den Nutzungen der Sache nach Willkür zu schalten und jeden anderen davon auszuschliessen" (§ 354 a. b. G. B.), obgleich der Grund der Expropriation, die Förderung des allgemeinen Besten nach Ablauf dieser Zeit noch fortbesteht. Durch die Expropriation ist die enteignete Sache *res extra commercium* geworden und könnte dieser Eigenschaft nur wieder durch einen Ausspruch der Staatsgewalt entkleidet werden.

Aus diesem Grunde erscheint es gewagt, die im Absatz 10 der Privilegiums-Urkunde eingeräumte Freiheit des Eigenthums auf die Schienenstrasse selbst auszudehnen und dieselbe nicht auf jene „Zugehörungen“ zu beschränken, welche Gegenstände des Verkehrs geblieben sind („Schmiedereien,“ „Wagnereien,“ „Stallungen,“ Betriebsmateriale u. s. w. Man könnte nicht einmal von einer Beschränkung eines (Privat-) Eigenthums: dasselbe nur im öffentlichen Interesse zu gebrauchen, sprechen, weil dieser Beschränkung das Recht, damit „frei zu schalten“, widerspricht; dieses letztere Recht involvirt doch vor Allem, von der Sache den ordentlichen Gebrauch zu machen und dieselbe dazu zu verwenden, wozu sie bestimmt ist; deshalb würde der Absatz 10 unter Voraussetzung des Eigenthumsrechtes der Unternehmung auf den Bahnkörper einen unlösbaren Widerspruch enthalten, indem er dem Eigenthümer das Recht einräumt, mit der Sache frei zu schalten, in demselben Satze aber das Recht, den ordentlichen Gebrauch von der Sache zu machen, von der Erneuerung des Privilegiums abhängig macht, sohin die Freiheit des Eigenthums selbst wieder ausschliesst.

Die „Unternehmung“ ist der Inbegriff von Personen, welchen eine Summe von Rechten eingeräumt wurde; sie ist daher Rechtssubject, und nicht Sache, und es kann deshalb von der Unternehmung als „Hauptsache“ und von dem Bahnkörper als „Zugehör“ zur Hauptsache nicht die Rede sein; es sind vielmehr unter den Zugehörungen des Absatzes 10 nicht Nebensachen, sondern solche Realitäten und Mobilien zu verstehen, welche der Unternehmung „zugehören“ (§ 353 a. b. G. B.), ihr Eigenthum sind, im Gegensatze zu jenen, welche durch die Expropriation öffentliches Gut geworden sind.

Dafür, dass die Privilegiums-Urkunde selbst das Eigenthumsrecht der Unternehmung auf den Bahnkörper nicht beweist, liegt bereits ein Präjudiz vor. Gelegentlich der

Anlegung der Eisenbahnbücher wurde nämlich dem Begehren der Kaiser Ferdinands-Norbahn um Einverleibung des Eigenthums auf die Bahn (von allen Instanzen) nicht stattgegeben, und wurden unterm 2. September 1874, sub Z. 70.536 des k. k. Landesgerichtes Wien „auf Grund der Privilegiums-Urkunde ddto. Wien den 4. März 1836, des Erlasses der k. k. österreichischen Landesregierung vom 12. April 1840, Z. 21.013 ..... die in diesen Privilegiums- und Concessions-Urkunden begründeten Rechte für die Firma „A. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem Sitze der Unternehmung in Wien ... einverleibt“.

Das Expropriationsrecht ist im bürgerl. Gesetzbuche nirgends als Titel zur Erwerbung von Privateigenthum bezeichnet; dieses Recht steht der Unternehmung mit der Verpflichtung zu, die expropriirte Sache zur Herstellung eines öffentlichen Gutes im Interesse der Gesammtheit zu verwenden, und die Staatsverwaltung, welche dieses Recht der Gesammtheit wahrt, macht sich weder einer Verletzung des Absatzes 10 der Pivilegiums-Urkunde, noch einer Uebertretung des 10. Gebotes schuldig.

Ich bin der Ansicht, dass in der Frage nach dem Eigenthumsrechte das Rechtsverhältniss des Staates zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn kein anderes ist, als jenes zu den später concessionirten Eisenbahn-Unternehmungen, ja dass dieses Rechtsverhältniss gegenüber der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sogar als ein klareres bezeichnet werden muss, weil es sich lediglich aus dem Wesen der Enteignung ergibt, während der Staat in der späteren Zeit die Rechte der Eisenbahn-Unternehmungen auf die Bahn als „Eigenthum“ bezeichnete, wo thatsächlich nur von einem Nutzungseigenthum gesprochen werden kann; andererseits besteht jedoch ein Unterschied darin, dass zwischen Staat und Nordbahn der Verzicht eines „Entgeltes“ nicht stipulirt und nicht zu präsumiren ist.

Und dieser Punkt ist wohl der wesentlichste; denn für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und für den Staat selbst ist die Eigenthumsfrage bezüglich des Bahnkörpers vor Allem eine Geldfrage.

Die Errichtung von öffentlichen Verkehrsanstalten ist zunächst Aufgabe der öffentlichen Verwaltung.

Jede Eisenbahn-Unternehmung, ob concessionirt, oder privilegirt, welche von dem Staate das Recht erwirbt, auf ihre eigene Gefahr eine öffentliche Verkehrsanstalt zu bauen, handelt nicht im Auftrage des Staates, ist daher nicht Mandatarin desselben, und nicht berechtigt, als solche den Ersatz des gemachten Aufwandes zu fordern, zumal sie die Verantwortung für den Erfolg des Unternehmens allein zu tragen hat (§ 1014 a. b. G. B.); dieses Recht steht ihr jedoch in dem Falle zu, als der Staat eine solche Geschäftsführung ratihabirt.

Gelangt nämlich der Staat zu der Ueberzeugung, dass die Erhaltung der Bahn im öffentlichen Interesse geboten, dass sie ein nothwendiges Mittel zur Erreichung des Staatszweckes sei, dass in Folge der gesteigerten Bedürfnisse des Verkehrs und der gesellschaftlichen Entwickelung vom Staate selbst eine solche Verkehrs-Strasse in der gegebenen Richtung erbaut werden müsste, wenn sie nicht schon bestände, und erklärt die Staatsverwaltung, dass nach Ablauf des Privilegiums die Bahn als solche fortzubestehen habe, dann hat die Unternehmung durch die Bestreitung der Kosten des Baues der Bahn einen Aufwand gemacht, welchen der Staat selbst früher oder später hätte machen müssen, und sie ist deshalb berechtigt, den Ersatz hiefür zu fordern.

Diese Berechtigung wird in den Concessions-Urkunden im Voraus vertragsmässig dadurch ausgeschlossen, dass der Staat sich das „Eigenthum" auf die Bahn „ohne Entgelt" stipuliren lässt, thatsächlich aber den Ersatz für die Baukosten dadurch leistet, dass er der Unternehmung in der Höhe des gewährten Maximal-Tarifes die Möglichkeit

bietet, das Anlagecapital während der Concessions-Dauer zu amortisiren.

Bei dem Umstande, als die Privilegiums-Urkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Verzichtleistung auf den Ersatz der Baukosten nicht enthält, die Erhaltung der Bahn im öffentlichen Interesse nothwendig ist, ist der Staat rechtlich verpflichtet, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn jene Kosten zu ersetzen, welche dieselbe durch die Herstellung einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Strasse aufgewendet hat, und die Unternehmung ist berechtigt, den Ersatz des gemachten Aufwandes aus dem Titel der *negotiorum gestio* vom Staate zu fordern.

Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist zunächst nicht eine Frage des Rechtes, sondern eine Frage der Eisenbahn-Politik. Principiell ist daher ein Vergleich mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über die Fortsetzung des Betriebes nur in dem Falle zu perhorresciren, wenn die Erneuerung der Concession mit der bisherigen Eisenbahn-Politik der Staatsverwaltung im Widerspruche steht, was offenbar der Fall wäre.

Es wäre vor Allem eine Inconsequenz, von dem in den letzteren Jahren zur Geltung gelangten Principe der Verstaatlichung der Bahnen wieder abzugehen, namentlich wenn es sich um eine Eisenbahn handelt, deren Rentabilität ausser Zweifel steht; man müsste sonst glauben, dass die von der Regierung eingeleitete Verstaatlichungsaction darin ihren Grund habe, lediglich die finanzielle Nothlage einiger Bahnen zu beseitigen, und nicht principiell darin, die grösstmöglichste Verkehrsfreiheit zu schaffen.[11])

[11]) Dorn a. a. O.: „Nur wenn der Staat Verwalter der Eisenbahnen ist, lässt sich das Princip des freien Verkehrs auf denselben überhaupt durchführen.“ Stein, Verwaltungslehre: „Die Vielheit und Verschieden-

In der Verwirklichung dieses Principes wäre ganz besonders mit der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein grosser Schritt nach vorwärts gethan, und sie hätte zunächst den Vortheil, dass der Staat durch den Besitz einer so wichtigen Hauptlinie in die Lage versetzt würde, auf das gesammte Eisenbahn-Wesen in Oesterreich einen weit grösseren Einfluss auszuüben, als ihm dies nach den bestehenden Gesetzen und Eisenbahn-Concessions-Urkunden möglich ist.

Das Hoheitsrecht des Staates gegenüber den Eisenbahnen findet in dem Eisenbahn-Concessionsgesetze und den bezüglichen Concessions-Urkunden insbesondere darin seinen Ausdruck, dass den Unternehmungen Maximal-Tarife vorgeschrieben werden und dem Staate das Recht vorbehalten ist, dann, wenn die jährlichen Reinerträgnisse der Bahn 15% (!) der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Tarife einzuwirken (§ 10e Concessions-Gesetz).

Auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmungen wird das Tarif-Hoheitsrecht des Staates insolange eine leere Form bleiben, als er nicht durch einen eigenen ausgedehnten Eisenbahnbesitz in der Lage ist, mit gutem Beispiel voranzugehen und die Tarife möglichst herabzusetzen.

Dass es nach den bisherigen Erfahrungen zu einer dem Staate gesetzlich zustehenden Einwirkung auf die Herabsetzung der Tarife nicht kommt, dafür sorgen die unterschiedlichen Eisenbahnverwaltungen, indem sie den allfälligen Mehrbetrag des Reingewinnes, welcher den Betrag von 15% des Anlagecapitales übersteigt, alljährlich in die verschiedenen Reservefonde versenken, die gewiss bei Ablauf der Concessionsdauer unter die Actionäre zur Vertheilung ge-

---

heit des Tarifwesens macht jede geschäftliche Berechnung der Transportkosten höchst unsicher."

Von der Gesammtlänge von 12.000 Kilom. der Eisenbahnen Cisleithaniens sind derzeit 4800 Kilom. im Staatsbetriebe.

langen werden, obgleich sie als aus der Ueberschreitung des Höchstbetrages des zugestandenen Reingewinnes herrührend, dem Staate zufallen sollten.

Die bisherige Feststellung von Maximal-Tarifen selbst ist nur leere Form; denn es ist nicht selten, dass die Tarifsätze vieler Eisenbahnen die Ziffern des Maximal-Tarifes nicht erreichen.

Diese Erscheinung hat jedoch weniger darin ihren Grund, dass die österreichischen Eisenbahnen von dem Bestreben beseelt sind, den Forderungen der Zeit Rechnung zu tragen, als vielmehr darin, dass der Staat selbst bei der Feststellung der Maximal - Tarife die Tarifsätze im Voraus zu hoch ansetzte.

Bei der centrifugalen Richtung des Gemeinsinnes unserer Zeit hat jede Unternehmung nur die grösstmöglichste Verwerthung ihres Capitals im Auge, und die Grenze des Tarifsatzes jeder Bahn liegt nur dort, wo das Privatinteresse derselben selbst berührt wird, nämlich, wo die Consumtion der Güter wegen ihres unerschwinglichen Preises oder die Absatzfähigkeit derselben (bei Vergleich der Preise in anderen von Bahnen durchzogenen Productionsgebieten), somit das Transportgeschäft selbst aufhören oder auf ein Minimum herabsinken würde.

Jede Eisenbahn besitzt in ihrem Tarifwesen eine Macht, das Güterleben nach Willkür zu gestalten. [12])

Bei der bekannten Milde des Staates würde die Tarif-Hoheit des Staates und die vertragsmässige Feststel-

---

[12]) Dorn a. a. O. aus einer daselbst mitgetheilten Rede Newton Booth's über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten: „Gehen Sie die ganze Liste der Gegenstände durch, die Sie zum Leben brauchen oder die das Leben angenehm machen, es gibt keinen Artikel, welcher sich dieser Alles beherrschenden Macht (der Eisenbahn-Gesellschaft) entziehen könnte . . . . die Eigenthümer der Hauptlinien beherrschen die Zweiglinien so absolut, als ob sie dieselben besässen".

Stein, Verwaltungslehre: „Der Betriebs-Tarif ist eine öffentliche Macht, die doch nur dem Staate gehören soll."

lung von Maximal-Tarifen gegenüber der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Zukunft wohl gleichfalls nur Form bleiben und der Unternehmung abermals eine Macht in die Hände gelegt werden, die als eine Gefahr für das allgemeine Wohl bezeichnet werden muss, weil sich die Gestaltung des Tarifwesens der Eisenbahnen bei der auch in den Nachbarstaaten fortschreitenden Verstaatlichung der Bahnen auf viele Decennien hinaus gar nicht voraussehen lässt.

Bei dem in Oesterreich bestehenden Systeme der Concessionirung von Eisenbahnen, die nach Verlauf einer vertragsmässig festgesetzten Zeit dem Staate anheimfallen, ist die Verstaatlichung der bestehenden Bahnen doch nur eine Frage der Zeit, ohne jedoch hiedurch die Privatspeculation und die Concessionirung weiterer Unternehmungen auszuschliessen. Die Privat-Speculation wendet aber ihr Augenmerk lediglich solchen Linien zu, welche einen Reinertrag in Aussicht stellen; der Staatszweck kann aber die Erbauung von Eisenbahnen erforderlich machen, von denen sich ein Reinertrag kaum erwarten lässt. So hatte bereits die Concessionirung von Eisenbahnen mit Staatsgarantie vor allem die Zweckmässigkeit und nicht den zu erhoffenden Reinertrag im Auge, und damit ist das Princip der Staatsbahnen in Oesterreich bereits seit langer Zeit zur Geltung gelangt.

Es wäre aber ganz unmöglich, dieses Princip für die Dauer consequent durchzuführen, wenn der Staat blos die unrentablen Bahnen verwaltet, die rentablen dagegen den Privatunternehmungen überlässt. Gerade der Umstand, dass es auch unrentable Bahnen gibt und auch in Zukunft geben wird, lässt es vom Standpunkte der österr. Finanzen als unerlässlich erscheinen, rentable Bahnen zu verstaatlichen, soweit erworbene Rechte nicht entgegenstehen; das Finanz-Aerar müsste in der Folge die Zweckmässigkeit unrentabler Bahnen und die Vortheile einer ausgedehnten Verkehrsfreiheit denn doch sehr bezweifeln, wenn es nicht

möglich wäre, den Ausfall der einen Bahn durch den Ertrags-Ueberschuss einer anderen zu decken.[13])

Damit widerlegen sich bereits die finanziellen Bedenken, welche gegen die Verstaatlichung geltend gemacht werden, und es mag gestattet sein, einige Ziffern sprechen zu lassen.

Es ist oben dargelegt worden, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn nur den Ersatz der Anlagekosten der Bahn gegen den Staat anzusprechen berechtigt ist. Jeder Versuch, dem Staate ein Expropriationsrecht aufzudrängen, um auf Grund desselben für die Unternehmung selbst das Recht auf eine „angemessene Schadloshaltung“ folgern zu können, muss als misslungen bezeichnet werden. Voraussetzung des Expropriationsrechtes ist: 1. die Verwirklichung eines Staatszweckes, 2. ein Privateigenthum, welches vom Staate für diesen Zweck in Anspruch genommen wird. Eine Sache, die, wie eine Eisenbahn, bereits öffentlichen Zwecken dient, kann nicht nochmals expropriirt werden und ein Privateigenthum an Sachen, die bereits diesem Zwecke zugeführt wurden, liegt nicht mehr vor.

Von der Expropriation eines Betriebsrechtes — deren rechtliche Zulässigkeit übrigens bezweifelt werden

---

[13]) Principiell ist die Nothwendigkeit der Verstaatlichung der Bahnen auch in den Vereinigten Staaten Nordamerikas anerkannt, obgleich die Tarife daselbst sehr niedrig sind. (Die Fahrt [Schnellzug] von New-York nach St. Louis, circa 1000 engliche Meilen, kostet beispielsweise für die erste Wagenclasse per Person 21 Dollars = circa 45 fl.; die gleiche Strecke würde in Oesterreich für die zweite Wagenclasse per Person gegen 65 fl. kosten.) Der Durchführung dieses Princips stehen nur Bedenken staatsrechtlicher Natur entgegen, indem man befürchtet, dass durch ein grösseres Beamtenheer einer am Ruder befindlichen Partei die Möglichkeit geboten wäre, ihre Macht dauernd zu erhalten.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Deutschland und Italien gefährdet für die Zukunft die Concurrenzfähigkeit der österreichischen Industrie, wenn der Staat nicht im Stande wäre, derselben die gleichen Bedingungen der Freiheit des Verkehres zu schaffen.

muss — kann nicht gesprochen werden, weil mit dem Erlöschen des Privilegiums der Unternehmung ein Betriebsrecht nicht mehr zusteht.

Weder der commercielle Werth, noch der dermalige Bauwerth der Bahn kommt in Betracht, weil es sich nicht um die Ablösung eines Betriebsrechtes, nicht um die Ablösung des Eigenthums an dem Bahnkörper, daher nicht um eine „angemessene Schadloshaltung", sondern nur um den Ersatz der Baukosten handelt.

Nach den Ausweisen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezifferten sich die Anlagekosten mit dem 31. December 1880 für die Hauptbahn, nebst den Brünner, Olmützer, Troppauer, Bielitzer, Myslowitzer und Granicaer Seitenbahnen, der Wiener Donau-Quai-Bahn und der Verbindung in Süssenbrunn, inclusive der Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel mit 115,180.582 fl., wovon die im Jahr 1874 vorgenommenen Abschreibungen von 11,125.266 fl., die sich zum grössten Theile auf die Hauptbahn beziehen, in Abrechnung zu bringen sind.

Es beziffern sich sohin die Bau- und Einrichtungskosten nebst Betriebsmaterial der privilegirten Strecken bis zum 31. December 1880 in runder Summe mit 100 Millionen Gulden, worin auch die Intercalarzinsen des Baucapitals, die Administrationskosten, die Betriebsvorauslagen, die Kosten der Vorerhebung und Projectverfassung, im Gesammtbetrage von 5,377.128 fl. inbegriffen sind.[14])

Die Gesammtkosten von hundert Millionen Gulden für die privilegirte (doppelgeleisige) Hauptbahn in einer Länge von (in runder Summe) 600 Kilometern entsprechen einem Anlage- und Betriebscapitale von circa 167.000 fl. per Kilo-

[14]) In der Bilanz wurden die Anlagekosten selbst wie folgt angeführt:

Grundeinlösung	fl.	5,068.837·60
Unterbau	„	28,763.310.70
Donaubrücken	„	158.475·61
Oberbau	„	30,551·228·63

meter, eine Summe, welche derzeit für die Neuherstellung nicht ausreichen dürfte.

Der Verkehr ergab folgende Ziffern im Jahre 1882:[16]) Personen-Verkehr: 2,602.770 Personen, Gütertransport: 6,067.075 Tonnen; Gesammt-Einnahmen 28,600.000 fl.

Rechnet man hievon die Betriebskosten mit rund 9,000.000 fl. (im Jahre 1881 betrugen die Betriebskosten 8,791.000 fl.), ferner an Auslagen für Bahnerhaltung, Steuern u. s. w. den Betrag von 4,000.000 (im Jahre 1881 betrugen dieselben 3,825.000 fl.) und an 5% Zinsen des Anlagecapitals 5 Millionen Gulden ab, so verbleibt ein Ueberschuss von 10—11 Millionen Gulden, um welche der Personen- und Güterverkehr auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entlastet würde, wenn die Verstaatlichung der Bahn durchgeführt und der Tarif diesen Ziffern entsprechend ermässigt wird.

Wenn der Staat als unbeschränkter Eigenthümer der Bahn sohin die weitgehendsten Tarifermässigungen eintreten lassen könnte, so würde andererseits die hierdurch zu erhoffende weitere Zunahme des Verkehrs einen die 5% Verzinsung des Anlagecapitals übersteigenden Reinertrag erwarten lassen und die Möglichkeit gegeben sein, von dem Mehrbetrage der Einnahme das Anlagecapital zu amortisiren.

Es ist bei diesen Ziffern auch darauf Rücksicht genommen, dass für die bisher von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gezahlten Steuerbeträge vom Staate als Besitzer der Bahn an die betreffenden Gemeinden alljährlich der Ersatz geleistet werde, bis es denselben möglich ist, den Ausfall durch andere Einnahmsquellen zu decken.

Bei den heutigen Verhältnissen des Geldmarktes dürfte die Besorgniss, dass die Finanzlage des Staates die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als nicht durchführbar erscheinen lasse, unbegründet sein.

---

[15]) Der erst kürzlich veröffentlichte Ausweis über das Betriebsjahr 1883 constatirt eine Zunahme der Brutto-Einnahmen und eine Steigerung des Verkehrs gegenüber den vorhergehenden Betriebsjahren.

Die Beschaffung des Capitals zur Zahlung der Anlagekosten durch Hinausgabe von (amortisirbaren) 5% Eisenbahn-Obligationen des Staates wäre ohne Schwierigkeit durchzuführen und würden selbst bei einer 4% Verzinsung solche Wertheffecten ein gesuchter Artikel sein; denn für ein nachweisbar rentables Unternehmen findet der Staat Geld im Ueberflusse.

Die rechtliche Seite der Frage ist für die Verstaatlichung der Bahn nur in sofern von Bedeutung, als über die Ablösung des Betriebsmaterials zwischen Staat und Unternehmung eine Vereinbarung abzuschliessen wäre.

Der Unternehmung ist vertragsmässig das Recht gewahrt, ihre Mobilien an beliebige Abnehmer zu verkaufen und der Staat hätte rechtzeitig für die Beistellung des Betriebsmateriales Sorge zu tragen, wenn die Unternehmung es vorziehen sollte, ihren Fahrpark jedem anderen, nur nicht dem Staate zu verkaufen, was doch nicht erwartet werden darf.

Es wurde von anderer Seite darauf hingewiesen [16], dass in dem Falle, als das Privilegium nicht erneuert wird, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Rücksicht auf den Kohlenwerksbesitz der Gesellschaft als Industriebahn (Kohlenbahn) fortbestehen könne und der Werth derselben als Zugehör des Bergwerksbesitzes bei der Ermittlung der „angemessenen Schadloshaltung" zu berücksichtigen wäre.

Dieser Standpunkt ist, abgesehen von seiner Ungesetzlichkeit, ein für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn möglichst ungünstiger.

Die Actionäre dieser Bahn sind keine so schlechten Kaufleute, dass sie zum Behufe der Ausbeutung ihres Montanbesitzes, welcher im Ausweise pro 1883 mit 8,712.289 fl. bilancirt wurde (darunter sind auch die Coaksanstalten, Briquettes-Fabriken, Kohlenmühlen u. dgl. inbegriffen), eine Bahnstrecke sammt Fundus im Bilanzwerthe von circa 100 Millionen lediglich als Kohlenbahn benützten.

[16]) Siehe Dr. Reinitz: „Das Rechtsverhältniss zwischen Staat und Eisenbahnen", Wien 1884.

Mit dem Aufhören des Kohlenbergbaues wäre die Bahn als solche werthlos und die (circa 5 Millionen Metercentner alljährlich) aus den Bergwerken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geförderten Kohlen hätten ausser den Betriebskosten nicht allein die Zinsen, sondern auch die Amortisation des investirten Capitales selbst zu decken.

Die Möglichkeit der Verfrachtung der erzeugten Producte wäre ja durch die Verstaatlichung gar nicht in Frage gestellt und der Montanbesitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn würde an seinem Werthe nichts verlieren, zumal der Staat als Eisenbahn-Unternehmer gleiches Recht für Alle walten liesse und anderen Besitzern von Kohlenwerken nicht billigere Frachtsätze stellen würde, als den Kohlenwerken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn selbst.

Es ist aber auch ohne Zustimmung der Staatsverwaltung gesetzlich nicht zulässig, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Bahnstrecke im Sinne des Berggesetzes als Zugehör ihres Montanbesitzes fortbestehen lassen könnte.

Das Berggesetz gestattet dem Bergwerksbesitzer zum Behufe der Errichtung von Bergwerks-Eisenbahnen nur die Enteignung der Benützung fremden Grundes für die Dauer des Bergbaubetriebes, nicht aber die Enteignung des vollen Eigenthums an Grund und Boden. Die Privilegiums-Urkunde hat der Unternehmung das Recht der Enteignung im vollen Umfange eingeräumt, weil die Bahn bestimmt ist, dem öffentlichen Verkehre zu dienen und nicht die Interessen eines Bergwerkes zu fördern.

Nach dem Gesetze über die Anlegung der Eisenbahnbücher kann die Verfügung wegen Auflassung einer Bahn nur über Ansuchen des Regierungscommissärs grundbücherlich angemerkt werden und ist dadurch jeder ungesetzlichen Umwandlung einer öffentlichen Bahn in eine Kohlenbahn im Voraus begegnet.

Die eventuelle Erhöhung der Kohlenpreise für den Fall der Verstaatlichung der Bahn ist nicht zu befürchten, weil das Koh-

lenmonopol der Kaiser FerdinandsNordbahn zunächst nicht auf deren Montanbesitz, sondern auf dem Besitze der Bahn beruht, der es ihr ermöglicht, auf den Kohlenhandel einen beherrschenden Einfluss zu nehmen.

Die gesammte Kohlenproduction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beträgt alljährlich in runder Summe 5 Millionen Metercentner.

Nach dem statistischen Handbuche vom Jahre 1884 betrug die Production in den hier insbesondere in Frage kommenden Ländern im Jahre 1881

a) an Steinkohlen:

Mähren	7,922.293 Mctr.	im Werthe von 42·79 kr. per Mctr.
Schlesien	17,495.988 „	„ „ 34·98 „ „ „
Galizien	3,389.102 „	„ „ 21·57 „ „ „
Zus.	28,807.383 Mctr.	

b) an Braunkohlen:

Mähren	1,013.316 Mctr.	im Werthe von 19·77 kr. per Mctr.
Schlesien	5.572 „	„ „ 29·09 „ „ „
Galizien	82.932 „	„ „ 34·78 „ „ „
Zus.	1,101.820 Mctr.	

Wenn man diesen Zahlen die Production der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegenüberstellt, wobei die Production und die Concurrenz der preussisch-schlesischen Kohlenwerke noch gar nicht berücksichtigt ist, so ergibt sich, dass das Kohlenmonopol dieser Bahn nur mit künstlichen Mitteln aufrecht erhalten wird und mit dem Aufhören des Privilegiums selbst sein Ende erreichen muss.

Allerdings hat es der Kohlenmarkt nicht mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn allein, sondern mit der mit derselben liirten Gruppe von Kohlenwerksbesitzern (Frh. v. Rothschild und Gebr. v. Guttmann) zu thun.

Allein dieser „Ring“ dürfte denn doch nicht im Stande sein, sein Kohlenmonopol mit dem Ablaufe des Privilegiums aufrecht zu erhalten, weil dem Montanbesitze dieser Gruppe

mindestens ein gleich grosser Besitz anderer Bergbauunternehmer gegenübersteht, und überdies die Production in preuss. Schlesien auch den Kohlenmarkt im Gebiete der Nordbahn beeinflusst.

Es besitzen an einfachen Grubenmassen auf Steinkohlen:

Besitzer	in Mähren	Zahl der Arbeiter	in Schlesien	Zahl der Arbeiter	in Galizien	Zahl der Arbeiter
Freiherr v. Rothschild	121	1300	163	2840	keine	—
Kaiser Ferd.-Nordbahn	103	600	161	1960	keine	—
Gebrüder v. Guttmann	keine	—	89	1050	keine	—
Andere Private	400	1700	388	5260	2380	2050

Schlusswort.

Nur aus dem Kampfe der Meinungen kann der Sieg des Rechtes hervorgehen. Es ist deshalb wünschenswerth, dass jede der betheiligten Parteien in juristischen Kreisen ihre Vertreter findet und jede der geäusserten Rechtsansichten darf wohl im Voraus die Achtung der Objectivität für sich in Anspruch nehmen.

Es muss aber sehr bedauert werden, wenn die Vertreter der staatlichen Interessen als juristische „Witzbolde“ und ihre Rechtsansichten als „Radomontaden“ bezeichnet wurden, während man die von den Juristen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausgesprochene Hinweisung auf den Absatz 10 der Privilegiums-Urkunde als eine hohe Leistung der Jurisprudenz bezeichnete.

Dem gegenüber glaube ich denn doch bemerken zu sollen, dass alle Jene, welche ohne jedes Privatinteresse Zeit und Mühe verwenden, um in Wort und Schrift zur Lösung einer die Gesammtheit tief berührenden Frage beizutragen, die gleiche Achtung ihrer Rechtsansicht in Anspruch nehmen dürfen, wie jene Juristen, welchen ihr Actienbesitz das Recht verleiht, mit Sitz und Stimme an den Generalversammlungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn theilzunehmen.

Druck von Gottlieb Gistel & Comp., Wien, I., Augustinerstrasse 12.







32.
HE 3057 .J65
Die Verstaatlichung der Kaiser
Stanford University Libraries
3 6105 041 807 244

